Deutscher Bundestag **Drucksache 18/12702**

18. Wahlperiode 08.06.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, Susanna Karawanskij, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung der Feinstaubemissionen bei Benzinfahrzeugen mit Direkteinspritzung

Im Zusammenhang mit dem aktuellen ADAC-Ecotest wurde bekannt, dass bestimmte Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung den derzeit für Dieselfahrzeuge geltenden Feinstaubgrenzwert im Durchschnitt um das 4,6-fache überschreiten, bei einem smart for two sogar um das bis zu 138-fache (vgl. ADAC Eco-Test vom März 2017, www.adac.de/infotestrat/tests/eco-test/emissionen_in_der_uebersicht/default.aspx?ComponentId=288644&SourcePageId=31832).

Die Deutsche Umwelthilfe fordert ein entsprechendes Fahrverbot. (www.wiwo.de/unternehmen/auto/feinstaub-bei-benzinern-wenn-ein-smart-so-dreckig-wie-ein-luxusdampfer-ist/19785582-all.html).

Pressemeldungen zufolge sollen auch im Rahmen der Partikelreinigung Manipulationen erfolgen, zum Beispiel durch eine Simulation des Vorhandenseins eines nicht existenten Partikelfilters bzw. dessen in Wahrheit nicht gegebener Funktionstüchtigkeit (vgl. z. B. Deutschlandfunk, Beitrag vom 12. Januar 2017 „Partikelfilter im großen Umfang manipuliert“ vom www.deutschlandfunk.de/dieselskandal-partikelfilter-im-grossen-umfang-manipuliert.697.de.html?dram:article_id=376200 zuletzt abgerufen am 22. Mai 2017).

Gemäß eines im Dezember 2016 veröffentlichten Berichts der Europäischen Umweltagentur vom 16. August 2016 starben im Jahr 2013 europaweit etwa 467 000 Menschen vorzeitig an den Folgen von Luftverschmutzung. Die Verschmutzung aus dem Verkehr, insbesondere die Belastung mit Feinstaubpartikeln spielt hierbei eine hervorgehobene Rolle (vgl. www.eea.europa.eu/de/articles/luftqualitaet-fuer-viele-europaeer-noch, zuletzt abgerufen am 22. Mai 2017).

Laut Berechnungen der statista GmbH beläuft sich der je zum Ersten des Jahres festgestellte Bestand an Benzinfahrzeugen jeweils in den Jahren 2016 auf 29 978 635 und 2017 auf 29 825 223, bei Dieselfahrzeugen auf jeweils 15 089 392 in 2016 und 14 532 426 in 2017 (vgl. https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4270/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland-nach-kraftstoffarten/ zuletzt abgerufen am 31. Mai 2017).

In der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/12468) geht hervor, dass die Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse zu den oben genannten Messergebnissen hat. In der Antwort zu Frage 12 teilt die Bundesregierung mit, dass im Jahr 2015 80 Prozent der gesamten PKW-bedingten Partikelemissionen auf Diesel-PKW und 20 Prozent auf Benzin-PKW entfallen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Geht die Bundesregierung den in der presseöffentlichen Hinweisen auf stark erhöhte Feinstaubpartikel und auf mögliche Manipulationen nach?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bislang konkret ergriffen und welche sind beabsichtigt?

   Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung oder welche Weisungen hat das Bundesverkehrsministerium in Wahrnehmung der Fach- und Rechtsaufsicht an das Kraftfahrtbundesamt (KBA) erteilt, um diesen Hinweisen auf massive Feinstaubbelastungen durch Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung nachzugehen?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie der Europäischen Gesundheitsagentur zu den Zahlen an vorzeitigen Todesfällen, die durch Luftverschmutzung, insbesondere durch Feinstaubpartikel, die zu einem großen Teil vom Straßenverkehr emittiert werden?

3. Welche weiteren Kenntnisse liegen der Bundesregierung zu den Auswirkungen von Verkehrsemissionen, insbesondere zu Feinstaubpartikeln, auf Leben und Gesundheit von Menschen vor?

   Welche Studien hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren hierzu selbst in Auftrag gegeben?

4. Ergibt sich nach Einschätzung der Bundesregierung aufgrund der veröffentlichten Zahlen zur Feinstaubbelastung durch Direkteinspritzer ein dringender akuter Handlungsbedarf, den hohen Partikelemissionen unverzüglich entgegenzuwirken?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. beabsichtigt diese?

5. Aus welchen Gründen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bislang für Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung im Gegensatz zu Dieselfahrzeugen aktuell keine gesetzliche Grenzwertregelung auf europäischer Ebene?

   a) Welche Überlegungen haben dazu geführt, dass Grenzwerte für Feinstaub für Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung erst in 2. Stufe eingeführt werden, wie in der Antwort zu Frage 13 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dargelegt?

   b) Seit wann und aus welchen Quellen ist der Bundesregierung bekannt, dass Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung sehr hohe Feinstaubpartikelmassen emittieren?

   c) Seit wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Technik des Direkteinspritzens in Benzinfahrzeugen serienmäßig eingesetzt?

      Wie viele Direkteinspritzer sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell zugelassen?

   d) Auf welchen Quellen und Messungen basieren die Angaben der Bundesregierung in der Antwort zu der Frage 12 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN?

      Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die PM-Emissionen von Diesel-PKW 80 Prozent beträgt, obwohl für Diesel-PKW zum einen ein Grenzwert vorgegeben ist und zum anderen der Bestand nur etwa die Hälfte im Vergleich zu Benzin-PKW beträgt?

e) Ist beabsichtigt, aufgrund der hohen Partikelemissionen speziell von Benzin-PKW mit Direkteinspritzung diese zukünftig statistisch gesondert zu erfassen (vgl. Antwort auf Frage 12 von Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Position hat die Bundesregierung zu den in Frage 5 abgefragten Aspekten bislang auf der Ebene der Europäischen Gesetzgebung vertreten, und welche vertritt sie aktuell (bitte die jeweiligen Begründungen angeben)?

6. Welche Möglichkeiten der Manipulation der Feinstaubpartikelreinigung an Benzinfahrzeugen sind der Bundesregierung und deren nachgeordneten Behörden bekannt?

   Inwieweit können nach Kenntnis der Bundesregierung Manipulationen bereits durch die Hersteller vorgenommen werden, inwieweit durch Halterinnen und Halter bzw. Werkstätten im Rahmen von Wartungsarbeiten?

7. Liegen der Bundesregierung die diesbezüglichen protokollarischen Aussagen und Stellungnahmen der von den im 5. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode „Abgasskandal“ mit der Stellungnahme zu Manipulationsmöglichkeiten bei der Abgasreinigung beauftragten Sachverständigen vor?

   Wenn ja, wie bewertet sie diese?

8. Welche Kenntnisse und Hinweise liegen der Bundesregierung über den derzeitigen tatsächlichen Einsatz von Manipulationstechniken vor?

   Auf welche Weise bzw. mit welchen Verfahren sind Manipulationen nach Kenntnis der Bundesregierung identifizierbar, und wer ist für die jeweiligen Prüfungen zuständig?

9. Mittels welcher Maßnahmen und Anweisungen an nachgeordnete Behörden stellt die Bundesregierung sicher, dass das Kraftfahrtbundesamt rechtswidrige Manipulationen an der Feinstaubpartikelreinigung an Direkteinspritzern identifiziert, und welchen Informationsaustausch führt die Bundesregierung und nachgeordnete Behörden diesbezüglich mit den für die Erteilung der Betriebszulassung zuständigen Behörden der Bundesländer?

10. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein verlässlicher Informations- und Fachaustausch innerhalb des Kraftfahrtbundesamtes bei Auftreten von technischen Auffälligkeiten oder Unregelmäßigkeiten, die in den Prüfungen des Kraftfahrtbundesamtes auftreten, gewährleistet?

    Wie wird gewährleistet, dass die entsprechenden Erkenntnisse an die relevanten Abteilungen der Bundesministerien (vor allem Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Verbraucherschutz) gelangen?

11. Nach welchen Kriterien gehen Bundesregierung und nachgeordnete Behörden den Hinweisen von externen Institutionen auf Unregelmäßigkeiten bei Messungen auf der Basis des Amtsermittlungsgrundsatzes gemäß § 24 Verwaltungsverfahrensgesetz nach?

12. Welche Vorgaben und Fachanweisungen hat diesbezüglich die Bundesregierung an die nachgeordneten Behörden, insbesondere dem Kraftfahrtbundesamt sowie dem Umweltbundesamt wann erteilt (bitte diesbezügliche Anweisungen der letzten zehn Jahre angeben)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die von Dritten und insbesondere so genannten Hinweisgebern (Whistleblower) aufgestellten Behauptungen über Missstände von diesen auch zu beweisen sind (bitte begründen)?

    Wenn ja, wie sollen derartige Beweise nach Auffassung der Bundesregierung beschaffen sein, damit diese als „belastbar“ gelten?

14. Welche Vorkehrungen haben Bundesregierung und nachgeordnete Behörden zum Schutz von Whistleblowern getroffen?

15. Durch welche Abläufe und Vorgaben ist nach Kenntnis der Bundesregierung die rechtskonforme Anwendung und Auslegung der Vorschriften zur Emissionsminderung durch das Kraftfahrt-Bundesamt sichergestellt?

16. Durch welche Vorgaben oder Weisungen an das Kraftfahrt-Bundesamt wird dabei konkret sichergestellt, dass bei in Tests auftretenden Auffälligkeiten (Verdachtsfällen) eine angemessene weitergehende Prüfung, rechtliche Bewertung sowie angemessene Verfolgung stattfindet?

17. Wie stellen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der Anträge auf Typenzulassung (nur Gesamtzulassung und emissionsrelevante Genehmigung) von leichten Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen seit Januar 2016 bis Mai 2017 dar (bitte getrennt darstellen nach Monaten und bitte aufschlüsseln nach Benzinfahrzeugen und Dieselfahrzeugen)?

Berlin, den 6. Juni 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333